



Mehr Lebensqualität – weniger Autoverkehr

Manifest für eine Wende in der Verkehrspolitik

Für Mensch
und Umwelt



Impressum

Mehr Lebensqualität – weniger Autoverkehr
Manifest für eine Wende in der Verkehrspolitik

Herausgegeben von der Aargauer Sektion
des Verkehrs-Clubs der Schweiz, 2015

Pfrundweg 14
5000 Aarau
062 823 57 52
info@vcs-ag.ch
www.vcs-ag.ch

Text und Redaktion: Micha Siegrist, Christian Keller

Gestaltung: Christian Keller

Druck: ISI Print AG, Aarau

Bildnachweis:

Jiri Vurma, Aarau (1, 3); BFS, Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2012 (4); Keystone (5 oben); BFS, eigene Darstellung (5 unten); Ecoplan/Infras 2014: Externe Effekte des Verkehrs (7); Credit Suisse Economic Research 2011: Standortattraktivität aus Sicht von «harten» quantitativen Indikatoren (9); www.wikipedia.ch › Radfahren in Kopenhagen (10); www.altstadt-aarau.ch (11); Regionalverkehr Baden Wettingen RVBW (12); Silvia Hugli Lory, Bern (13); www.vauban.de (14); Aargauer Zeitung (15)



Neue Wege in der Verkehrspolitik

Die Verkehrspolitik befindet sich in einer Sackgasse. Insbesondere der Autoverkehr verursacht Probleme, die sich mit weiterem Ausbau nicht mehr bewältigen lassen. Ein Paradigmenwechsel ist überfällig. Doch was sind die Alternativen?

Das Verkehrssystem wird immer teurer und funktioniert gleichzeitig immer schlechter; jedes Jahr nehmen die Stautunden zu. Der Verkehr verschlingt einen Drittel der in der Schweiz verbrauchten Energie, zerstört Landschaften und gewachsene Strukturen. Diese Befunde sind weithin unbestritten.

Die politisch Verantwortlichen lassen sich von der unübersehbaren Fehlentwicklung aber nicht beeindrucken; sie halten unverdrossen am alten Rezept, dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere des Strassennetzes, fest. Auf den ersten Blick erscheint das Vorgehen plausibel: Nimmt der Verkehr zu, muss die Infrastruktur mitwachsen.

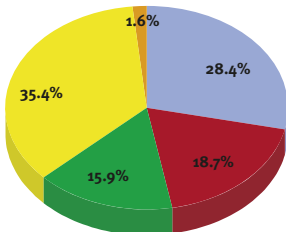
Doch das ist ein Trugschluss: Das Wachstum ist nicht naturgegeben und muss auch nicht einfach hingenommen werden. Es hat Ursachen, die beseitigt werden können.

Dieses Manifest soll aufzeigen, wo die Probleme liegen, wodurch sie verursacht werden und wie sie sich lösen lassen.

Eine verfahrenere Situation

Seit den fünfziger Jahren hat der Strassenverkehr kontinuierlich zugenommen. Die Auswirkungen sind verheerend: Die Landschaften sind zersiedelt und zerschnitten, verkehrsbedingte Immissionen und Einschränkungen beeinträchtigen unsere Lebensqualität, und mit seinem Durst nach fossiler Energie ist der Verkehr ein Klimakiller.

Der Verkehr braucht am meisten Energie: Anteil der vier Sektoren am Energieverbrauch in Prozent.



Der Mensch ist auf Mobilität angewiesen, um seine elementaren Bedürfnisse zu befriedigen. Auch das Reisen um des Reisens willen ist ein menschliches Bedürfnis. Doch die Art, wie wir unsere Mobilität organisiert haben, bringt eine Reihe von Problemen mit sich:

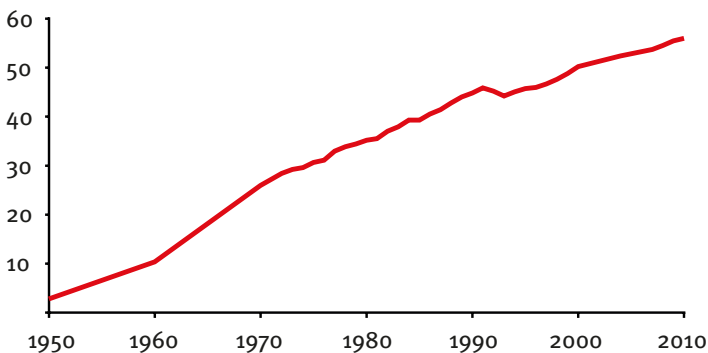
- Rund die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner sind einer zu hohen Belastung durch Verkehrslärm ausgesetzt. Fast zwei Drittel geben an, sich durch den Verkehrslärm gestört zu fühlen.
- Trotz Fortschritten in der Motor- und Fahrzeugtechnik wird die Luft seit einigen Jahren kaum mehr sauberer. An manchen Standorten ist sogar eine Verschlechterung festzustellen.
- Verkehr ist ein Gesundheitsrisiko: Stress, Lärm und Luftbelastung erhöhen das Risiko für Krebs und Herz-Kreislauf-Erkrankungen massiv. Hinzu kommt die Unfallgefahr.
- Ein immer dichteres Netz von Strassen zerschneidet unsere Landschaft. Es fördert die Zersiedelung, verbraucht viel Kulturland und trägt zum viel beklagten Gefühl der Enge bei.
- Obwohl das Strassennetz laufend ausgebaut wird, nehmen die Stautunden zu.
- In der Schweiz ist der Verkehr der grösste Energieverbraucher (vgl. Grafik links) und damit der wichtigste Verursacher klimaschädlicher Treibhausgase. Er allein verbraucht über einen Drittel der Gesamtenergie – Tendenz weiter steigend. Das ist mit den Zielen einer nachhaltigen Energiepolitik unvereinbar.

Diese Probleme haben eine Hauptursache: das Übermass an Verkehr. Schädlich ist vor allem der private motorisierte Verkehr; der öffentliche Verkehr belastet die Umwelt deutlich weniger.



Ein halbes Jahrhundert autozentrierter Verkehrsplanung hat die Lebens- und Aufenthaltsqualität in unseren Städten stark beeinträchtigt und das Verkehrssystem an den Rand des Kollapses getrieben.

Seit 1950 hat sich die Anzahl mit dem Auto zurückgelegter Kilometer pro Kopf vervielfacht, die Gesamtzahl gefahrener Kilometer pro Jahr sogar verzwanzigfach. Auch heute noch wächst der motorisierte Privatverkehr ungebremst. Die durch den Autoverkehr bedingten Missstände werden sich noch verschärfen.



Ungebremstes Wachstum: Volumen des motorisierten Individualverkehrs in Milliarden Fahrzeugkilometer 1950–2010.

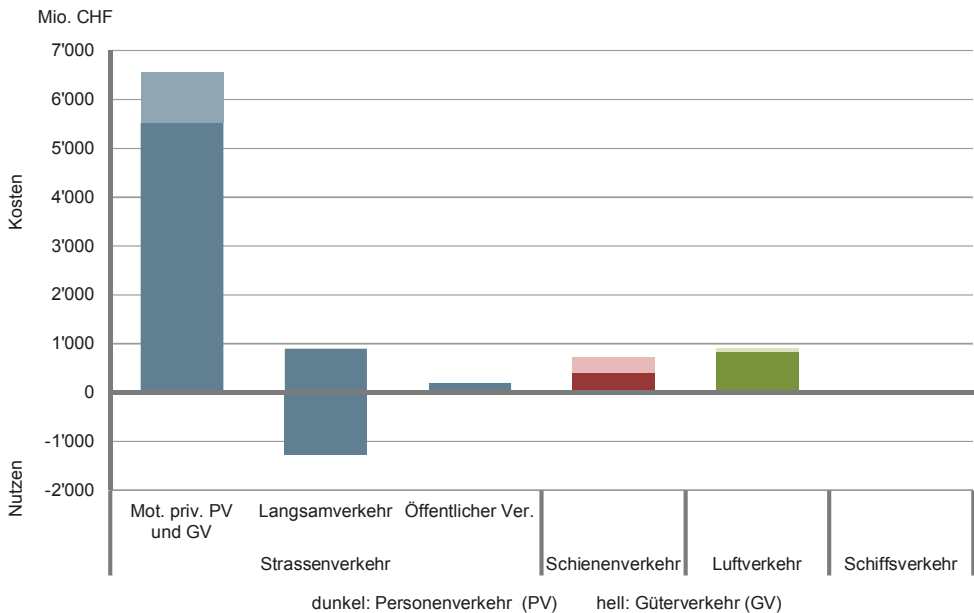
Das Verkehrswachstum ist eine Folge verfehlter Politik

Die Zunahme des motorisierten Privatverkehrs ist nicht naturgegeben, sondern Folge politischer Entscheidungen und Prioritäten. Das ist eine gute Nachricht. Sie bedeutet, dass die Fehlentwicklung korrigiert werden kann.

Die starke Verkehrszunahme der letzten Jahrzehnte wird gerne mit der Bevölkerungszunahme begründet. Sie erklärt aber nur einen Teil des Wachstums. Weit stärker fällt die Zunahme der pro Kopf zurückgelegten Autokilometer ins Gewicht. Diese hat mehrere Ursachen:

- **Versagen der Raumplanung:** Einkaufszentren auf der grünen Wiese, Einfamilienhausquartiere weitab der Siedlungszentren, Freizeiteinrichtungen beim Autobahnanschluss – die Distanzen zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitaktivitäten werden immer grösser (funktionale Entmischung).
- **Fehlende Kostenwahrheit:** Nach Berechnungen des Bundesamtes für Raumentwicklung verursacht der Strassenverkehr externe Kosten von 7,7 Milliarden Franken pro Jahr. Andere Schätzungen kommen noch auf weit höhere ungedeckte Kosten. Diese Kosten für Schäden an Gesundheit, Umwelt und Infrastruktur müssen von der Allgemeinheit berappt werden. Die fehlende Kostenwahrheit ist ungerecht und trägt wesentlich zur hohen Attraktivität des Autoverkehrs bei.
- **Ausbau des Strassennetzes:** Seit den fünfziger Jahren wird das Strassennetz kontinuierlich erweitert und konsequent auf die Bedürfnisse des Autoverkehrs ausgerichtet (nachfrageorientierte Verkehrspolitik). Jeder Ausbau der Strassenkapazität führt zu Mehrverkehr (siehe Kasten rechts).
- **Gestiegener Motorisierungsgrad:** Hatten im Jahr 1950 erst rund 50 Personen von 1000 ein Auto, sind es heute fast 600 Autos auf 1000 Personen. Sind Fahrzeuge verfügbar, werden sie auch benutzt.

Das Wachstum des Autoverkehrs beruht somit auf klar erkennbaren Ursachen, die wiederum auf politische Entscheidungen zurückgehen. Darum können sie durch eine andere Politik auch wieder korrigiert werden.



Externe Kosten und Nutzen verschiedener Verkehrsträger. Dank den positiven Auswirkungen auf die Gesundheit erbringen der Fuss- und der Veloverkehr einen externen Nutzen.

Warum führt der Ausbau der Strassenkapazität zu mehr Autoverkehr?

«Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten» ist als Schlagwort bekannt. Weniger bekannt sind die Mechanismen, die das Wachstum des motorisierten Privatverkehrs verursachen:

- Das durchschnittliche Zeitbudget, das für die Mobilität aufgewendet wird, ist seit Jahrzehnten in etwa konstant; es liegt bei rund eineinhalb Stunden pro Tag. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur führt dazu, dass in der zur Verfügung stehenden Zeit grössere Distanzen zurückgelegt werden (Zeitbudget-Effekt).
- Durch neue Strassenverbindungen werden neue, weiter entfernte Ziele attraktiv (Zielwahl-Effekt).
- Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hat Auswirkungen auf die Raumnutzung: Es gibt neue, attraktive Standorte für Einkaufszentren auf der grünen Wiese, es wird attraktiv, auf dem Land, weiter entfernt von der Arbeitsstelle und von Einkaufs- und Freizeitangeboten zu wohnen. Die zurückzulegenden Wege werden länger; es entsteht Zwangsmobilität (funktionale Entmischung, Zersiedelung).

Verkehrspolitik im Kanton Aargau

Das Auto ist Herrn und Frau Aargauers liebstes Verkehrsmittel, und der Kanton unternimmt mit einer nachfrageorientierten Verkehrspolitik alles, damit es so bleibt. Manche Strassenprojekte sind so offensichtlich nutzlos, dass der Verdacht aufkommt, es gehe nur um die Bedienung der Interessen von Strassenlobby und Bauwirtschaft.

Das Strassennetz des Kantons Aargau zählt zu den dichtesten der Welt, der Motorisierungsgrad ist deutlich höher als im Schweizer Durchschnitt. Nirgendwo sonst wird mehr mit dem Auto gependelt. Für den Ausbau des Kantonsstrassennetzes gibt der Aargau pro Jahr rund 150 Millionen Franken aus, so viel wie kein anderer Kanton. Der «Autokanton Aargau» ist mehr als ein Klischee. «Warum wohnen Sie in Frick?» – «Wegen des Autobahnanschlusses!»

Der Aargau betreibt eine sehr einseitige Verkehrspolitik, die sich überwiegend am prognostizierten Wachstum des Autoverkehrs orientiert. Sie führt in drei Schritten zum stetigen Strassenausbau:

1. Es wird eine Prognose der zukünftigen Verkehrsentwicklung gemacht, der das aktuelle Wachstum des Autoverkehrs zugrunde liegt.

2. Aufgrund dieser Prognose plant der Kanton den Ausbau des Strassennetzes.

3. Die neu bereitgestellten Kapazitäten ermöglichen weiteres Verkehrswachstum, das der nächsten Prognose zugrunde liegt, welche wiederum Ausbauten nach sich zieht.

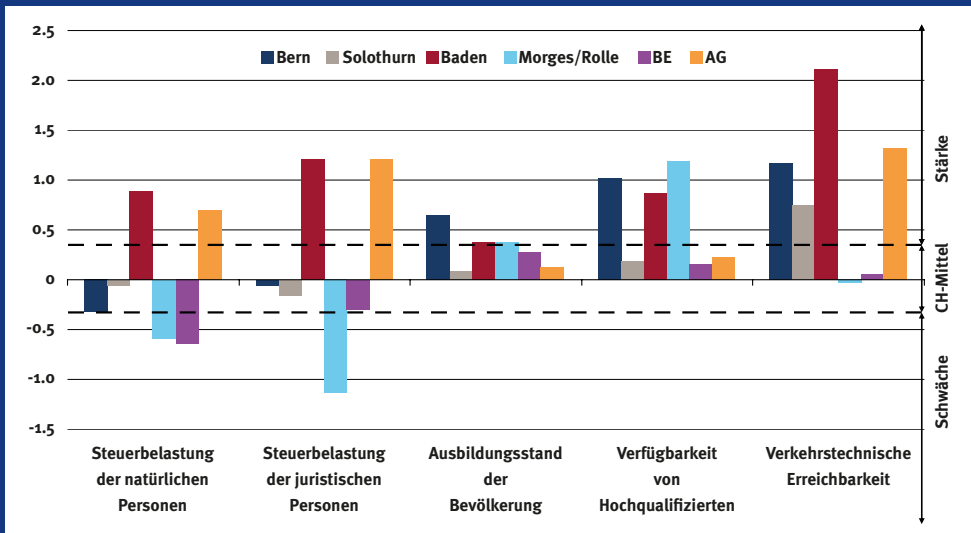
Auch für alle im Verkehrssystem auftretenden Störungen ist das Heilmittel regelmässig das gleiche: Kapazitätserweiterungen. Gibt es irgendwo Stau, muss die bestehende Strasse ausgebaut werden, oder es muss ein Bypass her («Engpassbeseitigung»). Fühlen sich die Anwohner durch den Verkehr gestört, braucht es eine Umfahrung («Entlastung»). Fühlt sich eine Region wirtschaftlich benachteiligt, muss mit einer neuen Strasse ihre «Erreichbarkeit» verbessert werden («Verkehrspolitik ist Wirtschaftspolitik»).

Das Füllhorn Strassenkasse

Für Unterhalt, Neu- und Ausbau der Kantonsstrassen stehen im Aargau 250 Millionen Franken zur Verfügung – und das jedes Jahr! Woher kommt dieses Geld in Zeiten, wo der Staat sparen muss?

Die Strassenkasse ist eine Spezialfinanzierung und damit dem ordentlichen Budget entzogen. Unabhängig von der sonstigen Finanzpolitik ist dieser Topf immer voll. Das Geld in der Strassenkasse ist praktisch ausschliesslich für Strassenzwecke reserviert.

Wo Geld ist, sind die Begehrlichkeiten nicht weit. Manche Strassenausbauprojekte bringen sogar dem Autoverkehr so wenig Nutzen, dass sie kaum geplant würden, wenn nicht Geld im Überfluss vorhanden wäre. So steuern die Finanzen die Verkehrspolitik – zum Nachteil aller ausser den Strassenausbauern.



Standortfaktoren im Vergleich: Die verkehrstechnische Erreichbarkeit des Aargaus ist bereits ausgezeichnet. Schwächen zeigen sich hingegen beim Ausbildungsstand der Bevölkerung. Standortpolitik muss folglich bei der Bildung und nicht beim Ausbau des Verkehrssystems ansetzen.

Dabei funktioniert das alles höchstens kurzfristig: Die neu geschaffene Strassenkapazität füllt sich in kurzer Zeit wieder auf, die Umfahrung führt zu Mehrverkehr in benachbarten Ortschaften, der Stau verschiebt sich zum nächsten Nadelöhr. Schon bald kommt von dort der Ruf nach einer neuen Umfahrung. Und was die Wirtschaftsförderung anbelangt, zeigen Studien aus unverdächtigster Quelle: Bezüglich der Erreichbarkeit ist der Aargau schon heute Spitze. Es bringt uns nichts, in diesem Punkt noch besser zu werden. Eher müssten wir das Geld in die Bildung investieren (vgl. obenstehende Grafik).

Aber es ist noch schlimmer: Viele der Neubauprojekte machen nicht einmal aus einer kurzfristigen, autoorientierten Optik Sinn. Es stellt sich unweigerlich der Eindruck ein, die ver-

kehrsplanerischen Argumente seien nur vorgeschoben, und es gehe eigentlich darum, Partikulärinteressen zu bedienen – beispielsweise um die Erschliessung von attraktiven Siedlungsgebieten. Denn Gemeinden, Landbesitzer und die Immobilienbranche profitieren von einem hohen Bevölkerungs- und Siedlungswachstum, das gute Steuerzahler, zahlungskräftige Mieter und Hauskäufer und erhöhte Nachfrage nach Bauland bringt. Darüber hinaus profitieren vor allem auch die Strassenbauer, indem sie das für sie reservierte Geld aus der Strassenkasse abholen können (vgl. Kasten links).

Daraus ergibt sich ein erschreckender Befund: Die Aargauer Verkehrspolitik ist nicht von verkehrsplanerischen Überlegungen, sondern von Einzelinteressen gesteuert.



Weniger Strassen, mehr Lebensqualität

Es braucht einen Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik. Soll der zerstörerische Ausbau des Strassennetzes gestoppt werden, ist eine Trendumkehr bei der Nachfrage nach Mobilität nötig. Mit einer Politik der kurzen Wege und einer Umlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel lassen sich unsere Mobilitätsbedürfnisse menschenfreundlich und umweltverträglich gestalten.

Die Politik des stetigen Ausbaus stösst an ihre Grenzen: der Raum wird knapp, die Kosten für Unterhalt und Ausbau explodieren, und immer mehr Leute halten die Auswirkungen des Verkehrs für unerträglich. Solange sich die Verkehrspolitik an der Nachfrage orientiert, gibt es aber keinen Ausweg aus der Wachstumsspirale.

Darum braucht es einen Wechsel der Blickrichtung: Die Verkehrspolitik darf Verkehrsvolumen und -wachstum nicht mehr als feststehende Grössen betrachten, sondern muss ihren Blick auf die Ursachen des Verkehrswachstums richten. Zielführend ist eine Strategie mit drei Schwerpunkten: Verkehr vermeiden, auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagern und verträglicher gestalten.

Verkehr vermeiden

Das Verkehrswachstum lässt sich nur stoppen, wenn man den Mut aufbringt, die Ursachen zu bekämpfen. Das bedeutet konkret:

- **Raumplanung der kurzen Wege:** Zentrale Standorte müssen verdichtet werden. Dezentrale Standorte dürfen nicht mehr wachsen. Einkaufszentren und sonstige publikumsintensive Einrichtungen gehören in die Zentren. Autofreies Wohnen ist zu fördern.
- **Fuss- und Veloverkehr fördern:** Sichere und direkte Verbindungen, gegebenenfalls auch auf Kosten des motorisierten Privatverkehrs, machen das Velofahren und das Zufussgehen attraktiv.
- **Ansiedlungspolitik stoppen:** Mit billigem Bauland, üppiger Infrastruktur und tiefen Steuern betreiben Bund, Kantone und Gemeinden eine Politik der Standortförderung, die den Zielen einer geordneten Raumplanung widerspricht. Dieser Wettbewerb um gute Steuerzahler und Firmen muss zurückgefahren werden.
- **Kein weiterer Strassenausbau:** Das Strassennetz soll unterhalten, aber nicht weiter ausgebaut werden. Verkehrsprobleme wie Stau und übermässige Belastung von Anwohnerinnen und Anwohnern sind auf dem bestehenden Strassennetz zu lösen.
- **Kostenwahrheit im Verkehr:** Eine Lenkungsabgabe auf Treibstoffe in angemessener Höhe trägt zu einer verursachergerechten Lösung des Mobilitätsproblems bei. Würden die externen Kosten des privaten motorisierten Verkehrs über den Treibstoffpreis abgerechnet, wäre dieser viel höher. Durch Kostenwahrheit gewinnen nachhaltige Verkehrsformen enorm an Attraktivität.



Historisches Beispiel für eine Raumplanung der kurzen Wege: Altstadt von Aarau.



Keine Fotomontage: Der Bildvergleich von Regionalverkehr Baden Wettingen RVBW zeigt eindrücklich, wie unverschämt platzhungrig der Autoverkehr ist.

Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagern

Bahn und Bus, Fuss- und Veloverkehr – und wenn es doch einmal das Auto ist, dann sinnvoll genutzt. Das Verkehrssystem hat schon heute das Potenzial, viele Verkehrsprobleme zu lösen.

- **Besetzungsgrad erhöhen:** Auf Arbeitswegen sitzt bei über 90 Prozent der Fahrten nur eine Person im Auto (Besetzungsgrad: 1,1). Eine Erhöhung auf zwei Personen würde den Autoverkehr in den Stosszeiten fast halbieren.
- **Fuss- und Veloverkehr für kurze Wege:** Rund die Hälfte aller zurückgelegten Wegstrecken ist kürzer als 5 Kilometer. Hier liegt ein grosses Potenzial für Velo- und Fussverkehr buchstäblich auf der Strasse.
- **Freie Fahrt für den öffentlichen Verkehr:** Damit der Bus nicht im Stau stecken bleibt, braucht es die konsequente Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs.
- **Bezahlbarer ÖV:** Solange der Privatverkehr seine externen Kosten nicht trägt, darf der öffentliche Verkehr nicht teurer werden.

Verkehr verträglicher gestalten

Häufig kommt der Ruf nach neuen Strassen von Betroffenen, die unter dem Verkehr leiden – von Anwohnern einer verkehrsreichen Strasse, Pendlern, die im Stau stehen, oder Eltern, deren Kinder einen gefährlichen Schulweg haben. Hier gilt es, Alternativen aufzuzeigen:

- **Tempo reduzieren:** Tiefere Geschwindigkeiten verringern den Lärm, machen den Verkehr sicherer und erhöhen die Kapazität, weil der Verkehr besser fliesst. Tempo 30 muss gefördert werden und darf in Ortszentren auch auf Kantonsstrassen kein Tabu mehr sein.
- **Verkehrsmanagement:** Mit intelligenter Steuerung kann der Verkehr verflüssigt werden. Der vorhandene Strassenraum lässt sich dadurch besser ausnutzen.
- **Aufwertung des Strassenraums:** Durch eine geschickte Strassenraumgestaltung im Siedlungsgebiet können die negativen Einflüsse des Verkehrs wesentlich verringert werden. Eine höhere Aufenthaltsqualität wirkt sich positiv auf die Wahl eines umweltfreundlichen Verkehrsmittels aus.

Tempo 30 trägt zur Sicherheit und Lebensqualität bei: Köniz, Schwarzenburgstrasse.





Weniger Verkehr gibt den Menschen die Strasse als Aufenthalts- und Begegnungsraum zurück.

Mut zur Veränderung

Eine andere Mobilitätspolitik ist nötig und möglich. Die erforderlichen Änderungen sind allerdings nicht klein. Trotzdem ist die Verkehrswende machbar, wenn es gelingt, ihre Vorteile aufzuzeigen.

Die Verkehrswende ist weder gratis noch kampflös zu haben. Sie tangiert gewichtige wirtschaftliche Interessen und greift ins Mobilitätsverhalten jedes Einzelnen ein. Tiefgreifende Änderungen von Finanzströmen, Infrastrukturen und politischen Rahmenbedingungen sind nötig, um unsere Mobilität menschenfreundlicher und umweltverträglicher zu gestalten. Das macht ihre Verwirklichung schwierig und provoziert Widerstände.

Andererseits sprechen harte Fakten für ein Umdenken in der Verkehrspolitik: Die negativen Auswirkungen des motorisierten Privatverkehrs werden sich noch verschärfen. Zudem stösst die Ausbastrategie an ihre Grenzen: Der Unterhalt des Verkehrsnetzes wird immer teurer, und für neue Strassen fehlt immer öfter der Platz. Zudem stossen neue Verkehrsinfrastrukturen in unserem bereits sehr dicht genutzten

Siedlungsraum regelmässig auf erheblichen Widerstand der lokalen Bevölkerung. Es ist eine Frage der Zeit, bis gar nichts mehr geht.

Neueste Untersuchungen des Verkehrsverhaltens geben aber Anlass zu vorsichtigem Optimismus: Das Auto scheint bei jungen Leuten die Funktion als Statussymbol nach und nach zu verlieren und immer mehr Haushalte in den durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Städten und Agglomerationen verzichten bewusst auf ein eigenes Auto. In den letzten Jahren hat der Verkehr auf den Kantonsstrassen nicht mehr generell zugenommen, sondern nur noch auf der Autobahn.

Ein menschen-, umwelt- und klimafreundlicher Umbau des Verkehrssystems bedeutet nicht qualvoller Verzicht aufs Autofahren und eine Beschneidung unserer Freiheit. Es ist vor allem ein enormer Gewinn für unsere Lebensqualität und eine neue Freiheit, die das Glück nicht in der Ferne sucht, sondern da, wo wir leben. Wenn es gelingt, dies aufzuzeigen, scheint uns die Verkehrswende möglich.



Die Situation ist buchstäblich verfahren. Trotz stetigem Ausbau der Infrastrukturen droht dem Verkehrssystem der Kollaps.

Als Ausweg braucht es eine neue Mobilitätspolitik, die vom Ausbau des Strassennetzes Abstand nimmt. Stattdessen muss die Nachfrage nach Mobilität mit geeigneten Massnahmen bekämpft werden.

Der VCS Aargau fordert:

- **eine «Raumplanung der kurzen Wege»**
- **optimale Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr**
- **kein weiterer Ausbau des Strassennetzes**
- **Kostenwahrheit für alle Verkehrsträger**

**Für Mensch
und Umwelt**

VCS